Gouvernement du Canada | Government of Canada

2018

Document de travail sur l'évaluation de mi-mandat du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

Canada

N° de cat. : En14-328/2018F-PDF
ISBN: 978-0-660-27398-3

À moins d'avis contraire, il est interdit de reproduire le contenu de cette publication, en totalité ou en partie, à des fins de diffusion commerciale sans avoir obtenu au préalable la permission écrite de l'administrateur du droit d'auteur d'Environnement et Changement climatique Canada. Si vous souhaitez obtenir du gouvernement du Canada les droits de reproduction du contenu à des fins commerciales, veuillez demander l'affranchissement du droit d'auteur de la Couronne en communiquant avec :

Environnement et Changement climatique Canada
Centre de renseignements à la population
7e étage, édifice Fontaine
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec) K1A 0H3
Téléphone : 819-997-2800
Ligne sans frais : 1-800-668-6767 (au Canada seulement)
Courriel : ec.enviroinfo.ec@canada.ca

Photo de couverture : © GettyImages.ca
Photos intérieures : © Environnement et Changement climatique Canada

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre de l'Environnement et du Changement climatique, 2017

Also available in English

TABLE DES MATIÈRES

1. INTRODUCTION 1

1.1. Survol de la réglementation canadienne 2

2. PROCESSUS D'ÉVALUATION DE MI-MANDAT AUX ÉTATS-UNIS 3

2.1. Contexte 3
2.2. Évenements recents 4
2.3. Participation canadienne à l'évaluation de mi-mandat des États-Unis 5

3. PRINCIPAUX FACTEURS QUI INFLUENCENT L'ÉVALUATION DE MI-MANDAT CANADIENNE 6

3.1. La cible canadienne de l'Accord de Paris 7
3.2. Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques 8
3.3. Prix des carburants au Canada et effets sur le choix de véhicule 10
3.4. Mesures fédérales et provinciales pour les véhicules zéro émission 11
3.5. Incitatifs propres au Canada sous le régime réglementaire actuel 12

4. ÉVOLUTION DU MARCHÉ CANADIEN DES VÉHICULES LÉGERS ET CONFORMITÉ AVEC LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE 13

4.1. Ventes, taux de remplacement, effet de rebond et parts de marché 15
4.2. Traction integrale 18

5. QUESTIONS CENTRALES POUR LA CONSULTATION 19

6. PLAN DE CONSULTATION ET ÉCHÉANCIER 20

6.1. Envoi de commentaires 20

1. INTRODUCTION

Le Canada s'est engagé à réduire les émissions nationales de gaz à effet de serre de 30 % par rapport au niveau d'émissions de 2005 d'ici 2030 dans le cadre de ses engagements pris en vertu de l'Accord de Paris. Les efforts du gouvernement pour respecter cet engagement se poursuivent grâce à la mise en œuvre du Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. La mise en œuvre de normes de plus en plus strictes en vertu du *Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers* est un élément du plan du gouvernement pour atteindre cet objectif.

Environnement et Changement climatique Canada consulte les provinces, les territoires, les peuples autochtones, l'industrie, les organisations non gouvernementales et d'autres intervenants, au sujet de l'évaluation canadienne de mi-mandat des normes pour les années de modèle 2022 à 2025, contenues dans le règlement. L'évaluation de mi-mandat vise à déterminer si ces normes d'émissions de gaz à effet de serre sont toujours appropriées pour le Canada.

L'objectif du présent document de travail est de faciliter les consultations en récoltant les avis préliminaires au sujet des facteurs à considérer pour l'évaluation de la pertinence des exigences canadiennes. Reconnaissant que les normes pour les années de modèle 2022 à 2025 ont été établies particulièrement longtemps à l'avance, le ministère s'est engagé, dans le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui accompagnait les modifications canadiennes publiées en 2014, à procéder à une évaluation de mi-mandat en consultation avec tous les intervenants.

La réglementation canadienne pour les années de modèle 2017 à 2025 est actuellement alignée sur les normes de l'Environmental Protection Agency des États-Unis. L'Environmental Protection Agency a procédé à sa propre évaluation de mi-mandat et a conclu, le 2 avril 2018, que les normes établies pour les années de modèle 2022 à 2025 n'étaient plus appropriées.

Le Canada harmonise depuis longtemps ses normes d'émissions de véhicules avec celles de l'Environmental Protection Agency des États-Unis. Cette approche a procuré des gains d'efficience à l'industrie et a soutenu la compétitivité des fabricants canadiens étant donné la nature intégrée du secteur de la fabrication de véhicules et du commerce sur le marché nord-américain. Aujourd'hui, l'industrie automobile canadienne est largement déterminée par son intégration dans un marché nord-américain, et en particulier avec les États-Unis. Par conséquent, la relation commerciale avec les États-Unis est primordiale pour la compétitivité de l'industrie automobile nord-américaine. Les politiques qui pourraient avoir des répercussions sur la nature intégrée du marché, y compris cette évaluation de mi-mandat, tiendront compte de ces questions de compétitivité dans un sens plus large.

Le ministère propose d'évaluer un certain nombre de facteurs dans le cadre de ce processus d'évaluation, dont l'analyse de la conformité des constructeurs aux normes des années de modèle 2011 à 2016 et l'examen de l'évolution des facteurs politiques et économiques depuis la publication des modifications au règlement en

---

1 Document de travail sur l'évaluation de mi-mandat du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

2014. Ces facteurs politiques et économiques comprennent notamment des prévisions à jour de l'évolution du prix de l'essence, l'Accord de Paris en 2015, un changement dans les préférences d'achat des consommateurs, qui privilégient les camions légers au détriment des automobiles, l'engagement du gouvernement à élaborer une stratégie nationale sur les véhicules zéro émission, le compromis fait dans Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques de fixer une tarification à la pollution par le carbone et la publication, par le gouvernement du Québec, du *Règlement d'application de la loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*.

Ce document de travail fait ressortir les principaux éléments du processus américain, indique quels sont les nouveaux facteurs canadiens qui ont émergé depuis la publication des modifications au règlement en 2014, décrit l'évolution du marché canadien des véhicules légers depuis l'année de modèle 2011, et soulève des questions sur la manière dont ces éléments doivent être considérés dans le cadre du processus canadien d'évaluation de mi-mandat.

La détermination de la pertinence de maintenir les normes d'émissions de gaz à effet de serre établies pour les années de modèle 2022 à 2025 sera faite sur la base du contenu de cette évaluation de mi-mandat et de l'examen attentif des impacts environnementaux et économiques sur l'industrie et les consommateurs.

Le ministère surveille le processus de modification réglementaire en cours aux États-Unis, et les mesures prises par la Californie et d'autres états américains ainsi que de nombreuses autres juridictions internationales qui élaborent également des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules légers. Si le ministère détermine que des modifications au règlement canadien s'imposent, un processus d'élaboration de règlement sera amorcé et les parties intéressées auront à nouveau l'occasion de s'exprimer.

1.1. SURVOL DE LA RÉGLEMENTATION CANADIENNE

Le règlement établit des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les nouveaux véhicules routiers légers mis en vente au Canada, depuis l'année de modèle 2011. Ce règlement exige des importateurs et des constructeurs de véhicules neufs que la moyenne des émissions de gaz à effet de serre de leur parc de véhicules respecte la norme établie. Le règlement a été modifié en 2014 pour établir des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les années de modèle 2017 à 2025. La réglementation canadienne incorpore par renvoi les exigences de l'Environmental Protection Agency.

Le règlement établit des normes d'émissions de gaz à effet de serre de plus en plus rigoureuses aux véhicules des années de modèle 2011 à 2025, tant les automobiles à passagers que les camions légers. Les normes d'émissions applicables sont propres à chaque entreprise, dans la mesure où elles dépendent de l'empreinte[1] et du nombre de véhicules mis en vente. Le rendement réel de l'entreprise correspond à celui de la moyenne,

[1] **L'empreinte est définie comme étant « le résultat, arrondi au dixième de pied carré près, du produit de la moyenne de la distance latérale entre les lignes de centre des pneus avant et entre les lignes de centre des pneus arrière au sol (mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce près) et de la distance longitudinale entre les lignes de centre des roues avant et arrière (mesurée en pouces et arrondie au dixième de pouce près), divisé par 144. (footprint) »**

pondérée en fonction des ventes, des émissions de son parc pour une année de modèle donnée. Les émissions sont exprimées en grammes d'équivalent CO_2 par mille et mesurées au moyen de tests d'émissions normalisés, qui mesurent les émissions de CO_2 et d'autres produits de combustion liés au carbone, dont le monoxyde de carbone (CO) et les hydrocarbures (HC). L'ensemble de ces émissions correspondent aux émissions de gaz d'échappement liées au carbone (aussi dénommées « CREE »). Le règlement établit aussi des normes d'émissions pour d'autres gaz à effet de serre, dont le méthane (CH_4) et l'oxyde nitreux (N_2O). Il contient des mécanismes qui donnent des options et de la souplesse aux entreprises afin qu'elles se conforment de façon rentable aux normes d'émissions de gaz à effet de serre applicables. Entre autres, le règlement reconnaît notamment les bienfaits des technologies qui réduisent les émissions, mais dont les effets ne peuvent pas être mesurés dans le cadre de tests d'émissions normalisés (par exemple, des dispositifs d'aérodynamisme actif ou l'utilisation de réfrigérants au potentiel de réchauffement planétaire plus faible dans les systèmes de climatisation). Enfin, le règlement prévoit aussi des options qui incitent au déploiement de technologies de pointe, comme les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules électriques.

Les normes d'émissions pour les années de modèle 2017 à 2025 exigent l'amélioration des rendements d'émissions d'équivalent CO_2 des automobiles à passager d'environ 5 % par année, et l'amélioration des rendements d'émissions d'équivalent CO_2 des camions légers d'environ 3,5 % par année de 2017 à 2021 et de 5 % par année de 2022 à 2025.

2. PROCESSUS D'ÉVALUATION DE MI-MANDAT AUX ÉTATS-UNIS

2.1. CONTEXTE

Aux États-Unis, la National Highway Traffic and Safety Administration réglemente l'économie moyenne de carburant des entreprises depuis les années 1970. En 2007, la Cour suprême des États-Unis a statué que les émissions de gaz à effet de serre pouvaient être réglementées dans le cadre du *Clean Air Act* si l'administrateur de l'Environmental Protection Agency était d'avis que ces émissions pouvaient vraisemblablement nuire à la santé et au bien-être de la population. En décembre 2009, l'administrateur de l'Environmental Protection Agency a signé deux constats formels, à savoir : 1) que les concentrations actuelles et projetées des six principaux gaz à effet de serre dans l'atmosphère représentent une menace pour la santé et le bien-être des générations actuelles et futures, et 2) que les émissions combinées de ces gaz à effet de serre en provenance de nouveaux véhicules motorisés et leurs moteurs contribuent à la pollution par les gaz à effet de serre, menaçant ainsi la santé et le bien-être de la population. Le 7 mai 2010, la National Highway and Traffic Safety Administration et l'Environmental Protection Agency ont publié un règlement définitif conjoint dans lequel l'Environmental Protection Agency établissait des normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers des années de modèle 2012 à 2016, et la National Highway and Traffic Safety Administration établissait les normes d'économie de carburant correspondantes pour les véhicules de ces mêmes années de modèle. En outre, les deux agences ont publié, le 15 octobre 2012, un autre règlement

conjoint dans lequel des normes d'émissions de gaz à effet de serre et sur l'économie de carburant étaient établies pour les années de modèle 2017 à 2021. Les normes d'émissions de gaz à effet de serre de l'Environmental Protection Agency ont été établies de manière à inclure les années de modèle 2022 à 2025. Par contre, la loi régissant la National Highway and Traffic Safety Administration l'empêche d'imposer des normes d'économie de carburant couvrant plus de cinq ans à la fois. En conséquence, la National Highway and Traffic Safety Administration a alors établi formellement des normes pour les années de modèle 2017 à 2021 seulement, et a publié des normes à titre indicatif pour les années 2022 à 2025. Ces dernières devaient être entérinées par un règlement futur.

Le *Clean Air Act* des États-Unis confère à l'administrateur de l'Environmental Protection Agency le pouvoir d'accorder une dispense à l'état de la Californie afin de lui permettre d'être exempté de la disposition qui interdit aux états d'adopter et de mettre en œuvre leurs propres normes d'émissions pour les nouveaux véhicules automobiles. Une fois que cette dispense est accordée à l'état de la Californie, d'autres états peuvent adopter les normes californiennes en vertu de l'article 177 du *Clean Air Act* (ces états sont parfois appelés les « Section 177 states »). Le 8 juillet 2009, une dispense a été accordée à la Californie afin qu'elle puisse mettre en œuvre ses propres normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers neufs des années de modèle 2009 et suivantes. La Californie a alors adopté des normes correspondant aux normes fédérales d'émissions de gaz à effet de serre pour les années 2012 à 2025, afin de créer un programme national unique. Une disposition de la réglementation californienne précise que les constructeurs sont réputés conformes aux normes californiennes s'ils se conforment aux normes fédérales.

Dans le cadre du processus réglementaire de 2012, l'Environmental Protection Agency et la National Highway and Traffic Safety Administration se sont toutes deux engagées à procéder à une évaluation de mi-mandat. Cette évaluation devait déterminer si les normes des années de modèle 2022 à 2025 étaient toujours appropriées pour les États-Unis en se basant sur les plus récentes données du secteur automobile américain. Le processus d'évaluation devait être terminé au plus tard le 1er avril 2018.

2.2. ÉVÉNEMENTS RÉCENTS

Une ébauche de rapport d'évaluation technique, rédigé conjointement par l'Environmental Protection Agency, la National Highway and Traffic Safety Administration et le California Air Resources Board, a été publiée en juillet 2016[2]. En novembre 2016, l'Environmental Protection Agency a publié une décision proposée dans laquelle elle concluait que les normes étaient toujours appropriées et devaient rester telles quelles[3]. La décision définitive, publiée en janvier 2017, en arrivait à la même conclusion. Le ministère, aux côtés de la National Highway and Traffic Safety Administration et du California Air Resources Board, a apporté son soutien

[2] **L'Environmental Protection Agency des États-Unis. Draft Technical Assessment Report: Midterm Evaluation of Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emission Standards and Corporate Average Fuel Economy Standards for Model Years 2022-2025. Novembre 2016. P. ES-1**

[3] **L' Environmental Protection Agency des États-Unis. Proposed Determination on the Appropriateness of the Model Year 2022-2025 Light-Duty Vehicle Greenhouse Gas Emissions Standards under the Midterm Evaluation. Novembre 2016. P. ES-1**

au processus d'évaluation de mi-mandat de l'Environmental Protection Agency, notamment par des partenariats et des études techniques pertinentes pour les deux pays. Ces études ont été citées dans l'ébauche du rapport d'évaluation technique américain et dans d'autres documents américains relatifs à la réglementation.

Toutefois, en mars 2017, le processus d'évaluation de mi-mandat a repris, et une nouvelle décision définitive, signée par l'administrateur de l'Environmental Protection Agency le 2 avril 2018, énonçait plutôt que les normes portant sur les automobiles à passagers et les camions légers n'étaient plus appropriées, et que l'Environmental Protection Agency amorcerait un nouveau processus de réglementation afin de modifier les exigences pour les années de modèle 2022 à 2025. Dans l'avis de la décision définitive, l'administrateur de l'Environmental Protection Agency affirmait que l'agence avait besoin d'information supplémentaire concernant un ensemble de facteurs afin d'éclairer les propositions de modifications au règlement, dont :

- l'accessibilité, l'efficacité et le délai d'application des technologies;
- les coûts pour les constructeurs automobiles et pour les acheteurs de véhicules neufs;
- la faisabilité et le caractère pratique des normes;
- les effets des normes sur la réduction des émissions, la conservation des ressources pétrolières, la sécurité énergétique et les économies d'essence pour les consommateurs;
- les effets des normes sur l'industrie automobile;
- les effets des normes sur la sécurité des véhicules;
- les effets des normes sur le programme d'économies de carburant des entreprises et sur un programme harmonisé à l'échelle nationale.

En mars 2017, la Californie a terminé sa propre évaluation de mi-mandat sur les véhicules propres de pointe et a déterminé que les normes originales établies en 2012 étaient toujours appropriées pour cet état[4]. Treize autres états ont alors adopté les normes californiennes d'émissions pour les véhicules légers des années de modèle 2022 à 2025[5], tel qu'autorisé en vertu de l'article 177 du *Clean Air Act*.

2.3. PARTICIPATION CANADIENNE À L'ÉVALUATION DE MI-MANDAT DES ÉTATS-UNIS

Les normes d'émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules légers des années de modèle 2017 à 2025 ont été élaborées en collaboration avec l'Environmental Protection Agency, maintenant ainsi l'approche d'harmonisation de la réglementation entre le Canada et les États-Unis. Cette approche est cohérente avec le *Plan d'action conjoint du Conseil de coopération en matière de réglementation*, qui jette les bases d'une

---

[4] California Air Resource Board. *California's Advanced Clean Cars Midterm Review Summary Report for the Technical Analysis of the Light Duty Vehicle Standards*. 18 janvier 2017. P. ES-3-ES-4

[5] Au moment de la rédaction du présent document, les états qui avaient adopté les normes californiennes d'émissions de gaz à effet de serre en provenance des véhicules légers étaient : le Connecticut, le Delaware, le Maine, le Maryland, le Massachusetts, le New Jersey, le Nouveau-Mexique, l'état de New York, l'Oregon, la Pennsylvanie, le Rhode Island, le Vermont et l'état de Washington. Le Colorado avait quant à lui manifesté son intention de devenir le 14e état à adopter ces normes.

coopération approfondie en matière de réglementation et d'une meilleure harmonisation de celle-ci entre les deux pays.

Environnement et Changement climatique Canada, en collaboration avec Transports Canada et le Conseil national de recherches du Canada, a entrepris des recherches et des essais dont les résultats ont été transmis à la communauté technique de l'automobile, y compris l'Environmental Protection Agency. Ces recherches et essais ont porté notamment sur l'aérodynamisme, l'allègement des véhicules, les analyses de sécurité, les systèmes de traction intégrale et la prévision des tendances en matière de conformité. Quelques-unes de ces études ont été citées dans l'ébauche du rapport d'évaluation technique de l'Environmental Protection Agency.

Le ministère poursuit les recherches et les essais, en collaboration avec Transports Canada et le Conseil national de recherches du Canada, afin d'éclairer l'évaluation de mi-mandat canadienne.

3. PRINCIPAUX FACTEURS QUI INFLUENCENT L'ÉVALUATION DE MI-MANDAT CANADIENNE

Le marché canadien des véhicules légers a continué à évoluer depuis la publication du règlement en 2014. Le ministère examine la façon dont divers facteurs influencent la pertinence du maintien des normes canadiennes pour les véhicules légers des années de modèle 2022 à 2025.

Les facteurs particuliers qui sont examinés dans le contexte canadien comprennent :

- **la cible du Canada de réduire, d'ici 2030, ses émissions de gaz à effet de serre à l'échelle de l'économie de 30 % par rapport au niveau d'émissions de 2005, adoptée dans le cadre de l'Accord de Paris;**
- **le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, et les initiatives visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre, dont la Norme sur les combustibles propres et l'engagement à fixer une tarification sur la pollution par le carbone;**
- **la nature intégrée du secteur de la fabrication de véhicules et du commerce sur le marché nord-américain;**
- **les prix des carburants au Canada et leurs effets sur le choix de véhicule;**
- **les mesures mises en place par le fédéral et les provinces pour augmenter le nombre de véhicules zéro émission au Canada;**
- **le rythme de l'avancement technologique dans le marché des véhicules légers;**
- **les dispositions de la réglementation actuelle propres au Canada qui visent à encourager les technologies de pointe;**
- **l'évolution de la composition du parc de véhicules canadien (voir section 4 ci-après).**

3.1. LA CIBLE CANADIENNE DE L'ACCORD DE PARIS

Le 12 décembre 2015, le Canada et 194 autres pays ont adopté l'Accord de Paris. Dans le cadre de cet accord, le Canada s'est engagé à réduire ses émissions nettes de gaz à effet de serre de 30 % sous les niveaux de 2005 d'ici 2030. Les émissions des véhicules légers comptent pour 11 % des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada et le Canada poursuit la réduction de ses émissions afin de respecter cet engagement. Le gouvernement du Canada continue de chercher des moyens de réduire les émissions de gaz à effet de serre en provenance du secteur des transports et considérera l'adoption d'exigences propres au Canada afin de maximiser les bienfaits pour l'environnement et l'économie du pays.

Selon les projections présentées dans le troisième rapport biennal du Canada sur les changements climatiques, déposé à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en 2017, les émissions de gaz à effet de serre en provenance du secteur des transports chuteront de 173 Mt d'éq. CO_2 en 2015 à 155 Mt d'éq. CO_2 d'ici 2030. On projette que les émissions des véhicules légers, en particulier, chuteront de 83 Mt d'éq. CO_2 en 2015 à 61 Mt d'éq. CO_2 d'ici 2030, comme on peut le voir dans le tableau 1 ci-dessous. Ces projections sont fondées sur la prémisse que les contraintes imposées par les exigences actuelles resteront en place jusqu'en 2025, puis resteront au niveau de 2025 jusqu'en 2030.

Tableau 1 : Émissions de gaz à effet de serre en provenance du secteur des transports (historiques et projetées)

Sous-secteur des transports	2005	2010	2015	2020	2030	Changement entre 2005 et 2030
Transport de passagers	93	92	91	84	69	-24
Voitures, camions et motocyclettes	85	85	83	76	61	-25
Transport par autobus, train et transport aérien intérieur	7	7	7	8	8	1
Transport de marchandises	64	73	76	78	79	15
Camions lourds et trains	56	65	71	72	74	18
Transport aérien intérieur et transport maritime	8	8	5	5	5	-3
Autres : récréatif, commercial et résidentiel	7	7	6	7	8	1
Total	**163**	**171**	**173**	**168**	**155**	**-8**

Remarque : Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre au total indiqué.

3.2. LE CADRE PANCANADIEN SUR LA CROISSANCE PROPRE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, a été convenu par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux dont l'objectif est d'assurer la croissance de l'économie canadienne tout en réduisant les émissions et en développant des capacités d'adaptation face à l'évolution du climat. L'approche concernant les transports comportera quatre principaux domaines d'action : (1) établir et mettre à jour les normes d'émissions des véhicules et augmenter l'efficacité des véhicules et de l'infrastructure de transport; (2) accroître le nombre de véhicules zéro émission sur les routes canadiennes (stratégie véhicules zéro émission); (3) appuyer le virage vers des modes de transport à plus faibles émissions, notamment en investissant dans l'infrastructure tels que les bornes de recharge de véhicules électriques; (4) utiliser des carburants moins polluants.

L'évaluation de mi-mandat est axée sur les normes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers neufs des années de modèle 2022 à 2025, qui entraîneront des réductions d'émissions. D'ici 2030, les émissions annuelles de gaz à effet de serre en 2030 devraient être inférieures d'environ 7 millions de tonnes, en raison des normes applicables à ces véhicules.

Le gouvernement du Canada s'est engagé à élaborer une Norme sur les combustibles propres, qui réduira les émissions de carbone provenant de tous les carburants de 30 millions de tonnes en 2030. Cette Norme vise à établir des exigences de plus en plus rigoureuses en matière d'intensité en carbone pour les carburants liquides, solides et gazeux au cours de leur cycle de vie et qui sont utilisés dans les transports, l'industrie et les bâtiments. L'utilisation de carburants à plus faible teneur en carbone dans les transports, l'industrie et les bâtiments est l'une des mesures les plus importantes que nous pouvons prendre pour réduire la pollution par le carbone et rendre notre économie plus propre et compétitive. Depuis l'annonce cette politique à la fin de l'année 2016, Environnement et Changement climatique Canada a largement consulté et écouté les intervenants au sujet de la conception de la politique et la nécessité de travailler avec les parties intéressées pour effectuer une analyse technique et économique solide pour s'assurer que la Norme sur les combustibles propres atteigne son objectif tout en maintenant la compétitivité canadienne. Environnement et Changement climatique Canada a récemment annoncé qu'il adopte une approche progressive pour élaborer la Norme sur les carburants propres, en commençant par un projet de règlement pour le flux de combustible liquide prévu au printemps 2019 et un règlement définitif, en 2020. Le projet de règlement pour les carburants gazeux et solides suivra à l'automne 2020 et le règlement définitif est alors prévu en 2021. Les normes pour les carburants liquides, comme le diesel et l'essence, entreront en vigueur d'ici 2022 et favoriseront la transition vers des carburants à faible teneur en carbone, tout en encourageant la croissance de l'industrie de ces carburants et en réduisant les émissions de gaz à effet de serre pendant leur cycle de vie.

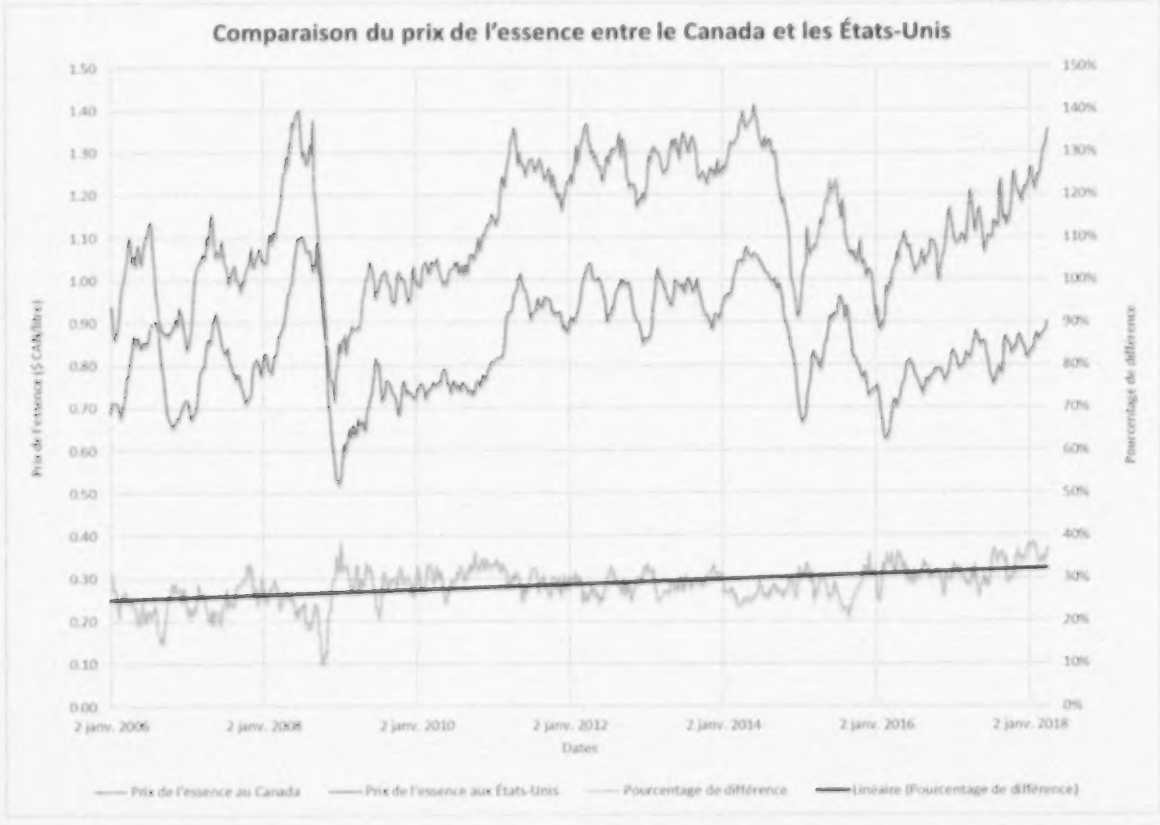
Un autre élément du Cadre pancanadien est la tarification de la pollution par le carbone pour créer un signal de prix pour les carburants afin de changer la consommation et d'encourager une utilisation plus efficace des

carburants (comme l'utilisation de véhicules écoénergétiques) et des formes d'énergie moins intenses en carbone.

3.3. PRIX DES CARBURANTS AU CANADA ET EFFETS SUR LE CHOIX DE VÉHICULE

Les prix des carburants ont une importante influence sur la part de marché des divers types de véhicules et sur le désir des consommateurs d'acheter des véhicules moins polluants. Les épisodes antérieurs de montée des prix ont généralement conduit à des ventes accrues de véhicules plus petits et plus écoénergétiques, et à une croissance accélérée des ventes de véhicules dotés de technologies de groupe motopropulseur de pointe, comme les véhicules hybrides et électriques. À l'inverse, la tendance lors des épisodes récents de carburants à bas prix a plutôt causé un ralentissement de la croissance des ventes de tels véhicules et des préférences accrues portées vers l'achat de gros véhicules de la part des consommateurs. Historiquement, les prix des carburants au Canada ont été plus élevés qu'aux États Unis, mais les fluctuations étaient de magnitude semblable dans les deux marchés. Malgré que les prix des carburants dans les deux pays se sont historiquement suivis, l'écart entre les prix au Canada et ceux aux États-Unis s'est creusé, et cette tendance est susceptible de continuer. La figure 1 ci-dessous illustre les différences de prix entre le Canada et les États-Unis au cours des dernières années. Les prix sont exprimés en dollars canadiens par litre de carburant, et tiennent compte du taux de change entre les devises canadiennes et américaines.

Figure 1 : Comparaison du prix de l'essence entre le Canada et les États-Unis, les données recueilles de Ressources naturelles Canada, U.S. Energy Information Administration, et taux de change historique (OFX)



Les prix des carburants sont un facteur important à considérer pour l'analyse du délai de récupération des technologies de pointe. Dans un effort de réduction de la consommation de carburant, les constructeurs

peuvent choisir d'intégrer des technologies de pointe à leurs véhicules, comme un système de mise en marche et d'arrêt automatique du moteur, l'électrification, et l'aérodynamisme avancé. Le coût d'implantation de ces technologies est transmis au consommateur, tout comme le sont les économies d'argent résultant d'une consommation réduite de carburant. Un prix de carburant élevé fera en sorte que les coûts seront récupérés rapidement, alors que si le prix du carburant est bas, il faudra plus de temps pour que les économies générées par la consommation réduite de carburant compensent le coût supplémentaire des technologies d'économie de carburant (délai de récupération). Ce délai de récupération, selon les estimations présentées dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation qui accompagnait les modifications au règlement, en 2014, serait de 2 à 4 ans (selon la catégorie de véhicule).

3.4. MESURES FÉDÉRALES ET PROVINCIALES POUR LES VÉHICULES ZÉRO ÉMISSION

La part de marché des véhicules électriques augmente continuellement partout au Canada, ce qui aide les constructeurs à se conformer au règlement. Cette augmentation est notamment attribuable à des investissements de la part des constructeurs automobiles pour mettre au point une diversité croissante de véhicules électriques, à des incitatifs financiers de la part des gouvernements du Québec, et de la Colombie-Britannique (et jusqu'à très récemment, de l'Ontario), et à des investissements récents du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux ainsi que du secteur privé dans les infrastructures de recharge. Malgré la progression des ventes année après année, les véhicules électriques rechargeables (y compris les véhicules hybrides rechargeables) ne comptaient que pour 0,5 % des ventes de véhicules neufs de l'année de modèle 2016 au Canada, et pour seulement 1 %[6] aux États-Unis. Les publications commerciales indiquent que les ventes de véhicules sans émissions ont continué d'augmenter dans les deux pays en 2017 et en 2018. Lorsque le règlement a été publié en 2014, le résumé de l'étude d'impact de la réglementation estimait qu'en 2025, le nouveau parc de véhicules comprendrait de 2 à 4 % de véhicules électriques hybrides rechargeables et à pile.

Dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux se sont engagés à collaborer avec l'industrie et d'autres intervenants pour élaborer une stratégie visant à augmenter le nombre de véhicules zéro émission sur les routes. Un groupe directeur constitué du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux et territoriaux sur les véhicules zéro émission a été créé, avec le mandat d'élaborer des options aux fins d'examen par les différentes autorités. Pour l'appuyer dans son travail, le groupe directeur a lui-même créé un groupe consultatif sur les véhicules zéro émission, constitué de représentants des gouvernements, de l'industrie, d'organisations non gouvernementales et d'universités. Des groupes d'experts ont également effectué des analyses détaillées des défis à relever et des occasions à saisir sur les plans de l'approvisionnement des véhicules, de l'état de préparation des infrastructures, des coûts et des avantages de posséder un véhicule zéro émission, de la sensibilisation et de l'éducation de la population, de la croissance économique propre et

[6] https://nepis.epa.gov/Exe/ZyPDF.cgi?Dockey=P100TGDW.pdf

de la création d'emplois. Les résultats de ces analyses sont actuellement à l'étude par le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux en vue de la finalisation de la stratégie sur les véhicules zéro émission. Bien que le travail entrepris pour la stratégie sur les véhicules zéro émission soit distinct de l'évaluation de mi-mandat canadienne, les répercussions que pourrait avoir cette stratégie sur le parc de véhicules canadien doivent être prises en considération dans l'évaluation de mi-mandat.

Le gouvernement du Canada continue de soutenir l'expansion des infrastructures de recharge pour véhicules électriques. Du financement a été accordé pour ce type d'infrastructures dans les budgets de 2016 et de 2017. Dans le budget de 2016, le gouvernement s'est engagé à investir 62,5 millions de dollars pour 102 bornes de recharge rapide, 3 stations-service à hydrogène et plus de 200 bornes de recharge pour les véhicules électriques de prochaines générations. Les investissements se sont poursuivis dans le budget de 2017, qui prévoit 120 millions de dollars pour étendre davantage le réseau de bornes de recharge de véhicules d'un bout à l'autre du Canada.

Les gouvernements provinciaux prennent aussi des mesures pour encourager l'essor des véhicules zéro émission. Le Québec et la Colombie-Britannique offrent des programmes de rabais à l'achat (et jusqu'à très récemment, l'Ontario aussi), et ces trois provinces ont investi de manière importante dans les infrastructures de recharge afin de soutenir l'ajout de véhicules zéro émission au parc automobile. En 2017, le gouvernement du Québec a publié le *Règlement d'application de la loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*, qui impose aux constructeurs l'obligation d'accumuler des points de véhicules zéro émission, grâce à la vente ou à la location de véhicules électriques et de véhicules hybrides rechargeables. La Colombie-Britannique a aussi élaboré le premier règlement provincial formulant des exigences en matière de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone (*Renewable and Low Carbon Fuel Requirements Regulation*), dont le but est de favoriser l'utilisation de carburants à plus faible teneur en carbone au détriment de carburants à forte teneur en carbone. En outre, la Colombie-Britannique a récemment publié un document de consultation qui expose le plan de la province pour l'accroissement du transport propre, y compris les mesures réglementaires possibles pour augmenter les ventes de nouveaux véhicules zéro émission.

3.5. INCITATIFS PROPRES AU CANADA SOUS LE RÉGIME RÉGLEMENTAIRE ACTUEL

La réglementation fédérale actuelle sur les véhicules légers comprend des incitatifs en faveur des véhicules électriques et des véhicules à hydrogène, qui sont réputés émettre zéro gramme de CO_2 par mille parcouru (jusqu'à ce que certains plafonds de ventes soient atteints). En outre, les entreprises peuvent, aux fins du calcul des valeurs moyennes d'émissions de gaz d'échappement liées au carbone, multiplier le nombre total de véhicules à technologie de pointe (véhicules électriques, hybrides rechargeables et véhicules à hydrogène) dans leur parc par les multiplicateurs dans le tableau 2 ci-dessous. Ces multiplicateurs sont établis en fonction de la technologie du véhicule et de l'année de modèle dans laquelle il a été construit ou importé. L'objectif de ces multiplicateurs est d'encourager le déploiement précoce de véhicules dotés de technologies de

pointe.

Puisque le réseau électrique canadien génère moins d'émissions de gaz à effet de serre, et afin d'encourager la pénétration accrue des véhicules électriques sur le marché, les multiplicateurs canadiens sont généralement plus élevés de 0,5 fois par rapport aux multiplicateurs de la réglementation américaine correspondante. Le tableau 2 ci-dessous fait ressortir les différences entre les multiplicateurs pour les véhicules électriques, les hybrides rechargeables, et les véhicules à hydrogène.

Tableau 2 : Multiplicateurs pour les véhicules dotés de technologies de pointe des années de modèle 2017 à 2025

	Multiplicateur pour véhicules électriques et véhicules à hydrogène		Multiplicateur pour véhicules électriques et véhicules à hydrogène	
Année de modèle	Multiplicateur canadien	Multiplicateur américain	Multiplicateur canadien	Multiplicateur américain
2017	2,5	2,0	2,1	1,6
2018	2,5	2,0	2,1	1,6
2019	2,5	2,0	2,1	1,6
2020	2,25	1,75	1,95	1,45
2021	2,0	1,5	1,8	1,3
2022	1,5	s. o.	1,3	s. o.
2023	1,5	s. o.	1,3	s. o.
2024	1,5	s. o.	1,3	s. o.
2025	1,5	s. o.	1,3	s. o.

4. ÉVOLUTION DU MARCHÉ CANADIEN DES VÉHICULES LÉGERS ET CONFORMITÉ AVEC LA RÉGLEMENTATION ACTUELLE

Le rapport de rendement des émissions de gaz à effet de serre du parc de véhicules légers pour les années de modèle 2011 à 2016 a été publié au registre de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, le 20 août 2018[7]. Le rapport présente un résumé du rendement des émissions moyennes de gaz à effet de serre du parc canadien de véhicules légers pour les années de modèle 2011 à 2016, et contient un résumé en matière de conformité pour chaque entreprise qui construit ou importe des véhicules neufs au Canada. Ce résumé comprend notamment la moyenne des émissions d'équivalent CO_2 de leur parc et le solde de leurs points

[7] **Ce rapport, de même que les rapports de 2014 et 2015, peuvent être consultés au** https://pollution-dechets.canada.ca/registre-protection-environnementale/reglements/visualiser?id=104

d'émissions accumulés conformément au règlement.

Le rapport indique que toutes les entreprises continuent à se conformer à la réglementation tout au long de l'année 2016, de même qu'au cours des années précédentes. Par contre, lorsqu'on fait le cumul des données pour l'ensemble des constructeurs assujettis au règlement, on constate que 2016 est la première année pour laquelle les valeurs de conformité moyennes à l'échelle de l'ensemble du parc, toutes entreprises confondues, excèdent la norme établie pour l'ensemble de l'industrie, tant pour les automobiles à passagers (figure 2) que pour les camions légers (figure 3). Les entreprises dont la valeur de conformité dépassait leur norme se sont conformées à la réglementation grâce à l'utilisation de points accumulés au cours des années de modèle précédentes, lorsque leur valeur de conformité était bien en deçà de ce qui était prescrit. Le rapport de conformité de 2016 contient de plus amples renseignements concernant le solde de points de chacune des entreprises et les transferts de points entre les entreprises.

Figure 2 : Rendement d'émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passager par année de modèle

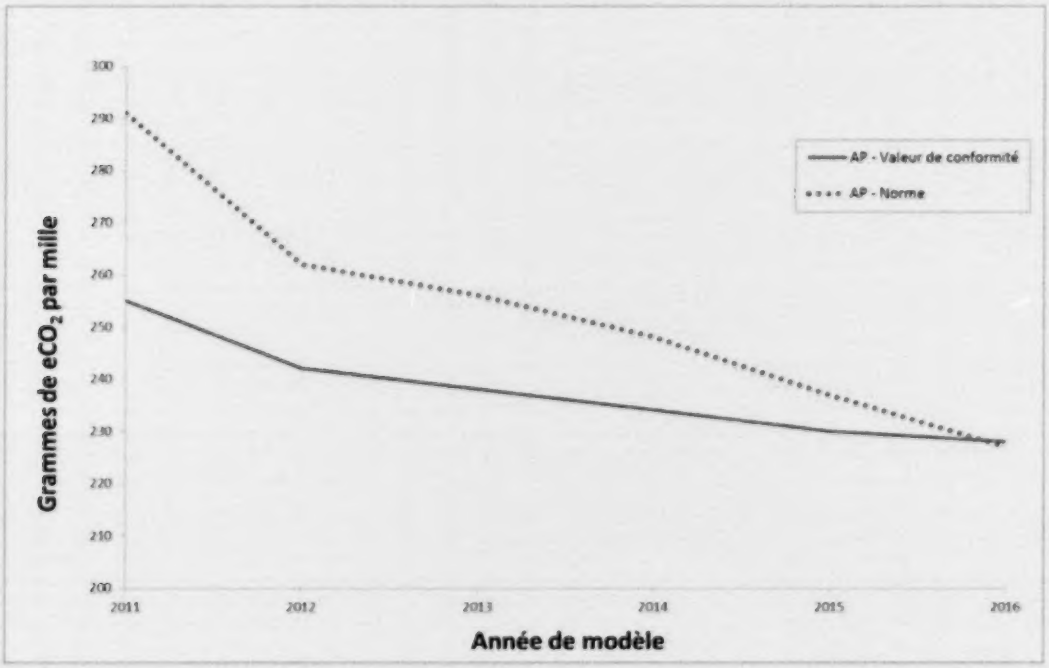
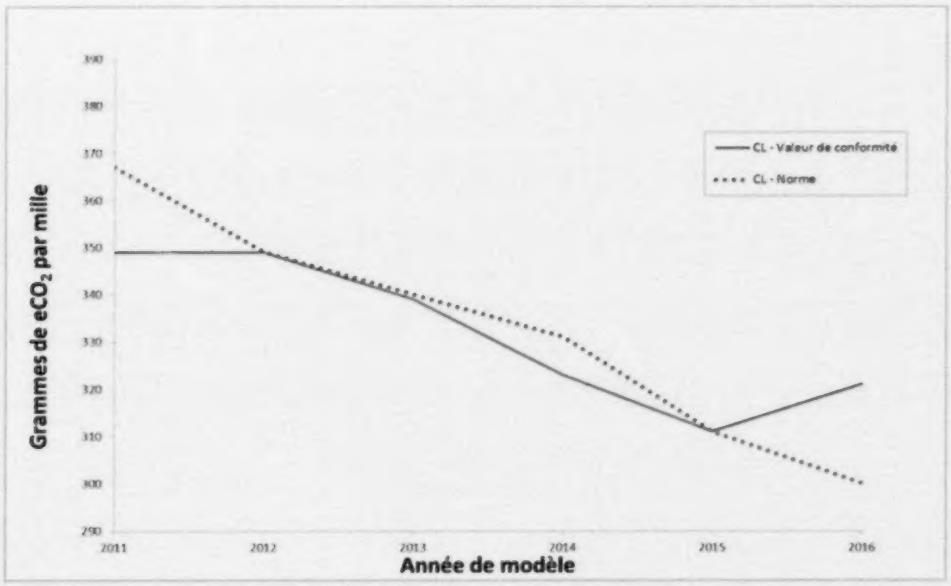


Figure 3 : Rendement d'émissions de gaz à effet de serre des camions légers par année de modèle



4.1. VENTES, TAUX DE REMPLACEMENT, EFFET DE REBOND ET PARTS DE MARCHÉ

Au cours des dernières années, les camions légers ont gagné en part de marché, au détriment des automobiles à passagers. Au cours l'année de modèle 2016, 53 % des véhicules neufs vendus au Canada étaient des camions légers.

Dans le règlement, un camion léger est défini comme une automobile qui est :

(a) soit dotée de quatre roues motrices ou dont le poids nominal brut du véhicule est supérieur à 2 722 kg (6 000 livres), et qui présente au moins quatre des caractéristiques ci-après déterminées selon sa masse en état de marche, sur une surface plane, lorsque les roues avant sont parallèles à la ligne de centre longitudinale et que les pneus sont gonflés à la pression recommandée par le fabricant :
  (i) un angle d'approche d'au moins 28 degrés,
  (ii) un angle de rampe d'au moins 14 degrés,
  (iii) un angle de sortie d'au moins 20 degrés,
  (iv) un jeu fonctionnel d'au moins 20 centimètres,
  (v) une garde au sol sous les essieux avant et arrière d'au moins 18 centimètres;

(b) soit conçue pour remplir au moins l'une des fonctions suivantes :
  (i) transporter plus de dix personnes,
  (ii) fournir un abri provisoire,
  (iii) transporter des biens sur une plate-forme ouverte,
  (iv) fournir un volume pour le transport de cargaison supérieur à celui du transport de passagers, le volume d'une automobile vendue avec un siège dans la deuxième rangée étant calculé lorsque le siège est installé, même s'il est déclaré facultatif par le fabricant,
  (v) permettre le transport d'une cargaison lorsque les sièges sont enlevés ou escamotés de façon à créer une surface de cargaison plane s'étendant du point d'installation le plus avant de ces sièges jusqu'au fond de l'intérieur de l'automobile, laquelle est, à compter de l'année de modèle 2012, munie d'au moins trois rangées de sièges comme équipement de série.

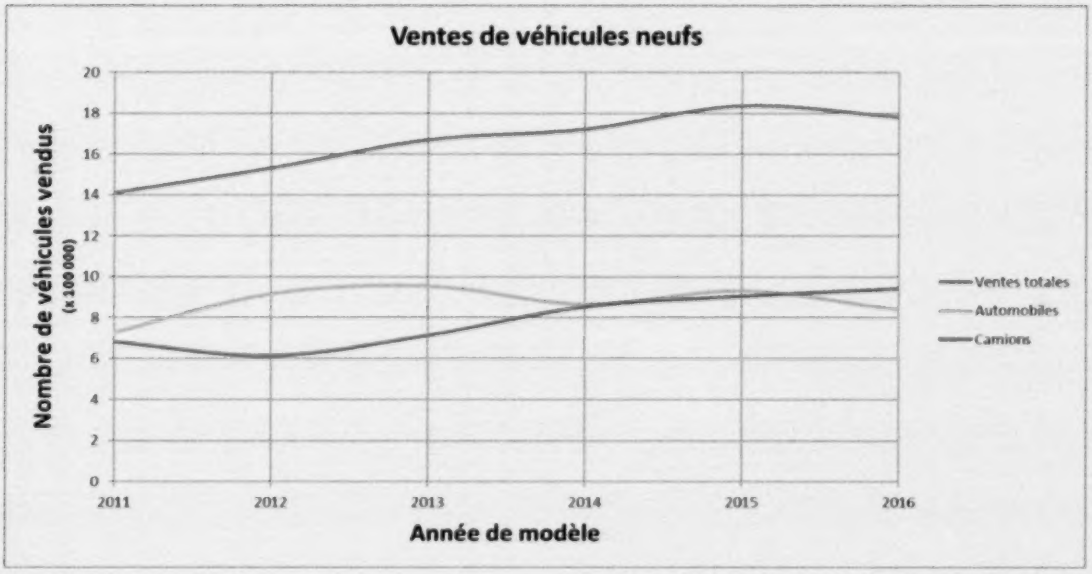
---

15 Document de travail sur l'évaluation de mi-mandat du Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers

Les camionnettes et les minifourgonnettes, tant à deux roues motrices qu'à traction intégrale sont généralement considérés comme des camions légers. Les berlines et les voitures à hayon, tant à deux roues motrices qu'à traction intégrale sont considérés comme des automobiles à passagers. Les véhicules multi segments et véhicules utilitaires sport peuvent être considérés en tant que camions légers ou automobiles à passagers en fonction d'une variété de facteurs, dont l'un d'entre eux est la configuration d'entraînement.

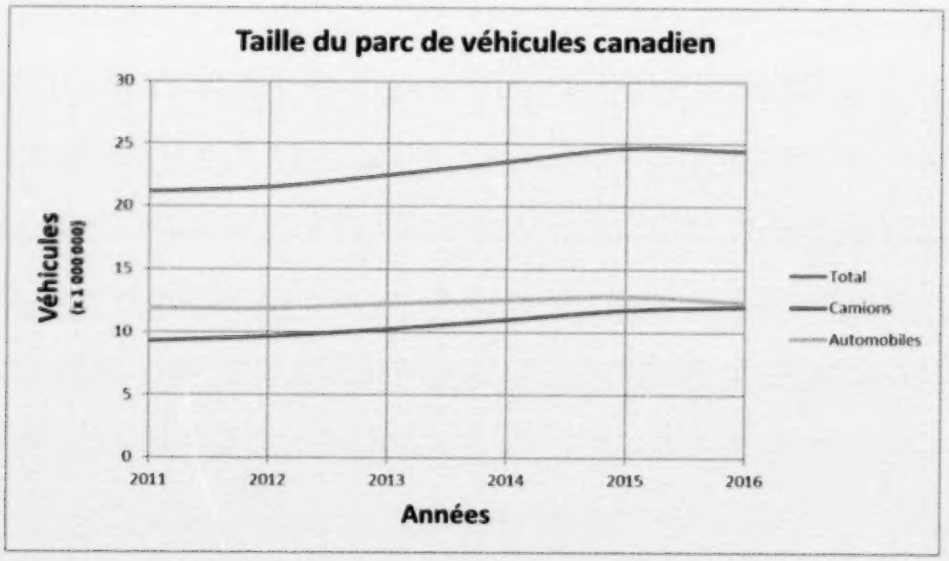
La figure 4 ci-dessous présente les ventes totales de véhicules légers pour les années de modèle 2011 à 2016. Elle illustre aussi l'augmentation du volume des ventes de camions légers depuis l'année de modèle 2012 et la fluctuation des ventes d'automobiles à passagers autour d'une moyenne d'environ 900 000 véhicules par année. Entre les années de modèle 2015 et 2016, les ventes d'automobiles à passagers ont connu leur plus forte baisse (environ 91 000 véhicules en moins), alors que les ventes de camions légers ont continué à augmenter (environ 36 000 véhicules en plus).

Figure 4 : Évolution des ventes de véhicules neufs



Le nombre total de véhicules légers circulant sur les routes canadiennes a globalement augmenté au cours de la période couvrant les années civiles allant de 2011 à 2016, comme en fait foi le rapport d'inventaire national du Canada. On observe toutefois une légère baisse de la taille globale du parc automobile en 2016. La conséquence des tendances des ventes dont il a été question précédemment est que le nombre d'automobiles à passagers est resté relativement stable, alors que le nombre de camions légers a augmenté, comme l'illustre la figure 5.

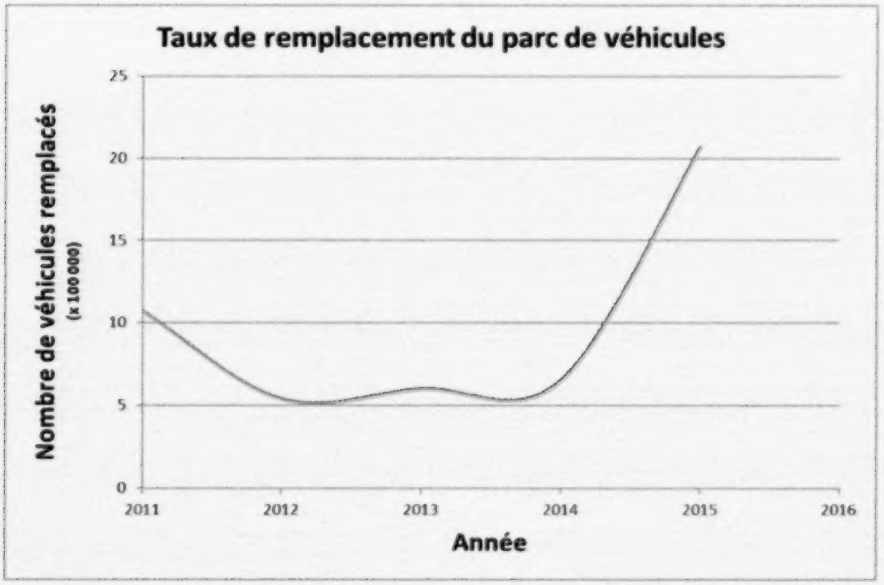
Figure 5 : Évolution de la taille du parc automobile



Le taux remplacement du parc de véhicules et l'effet de rebond sont deux facteurs qui ne changent rien aux ventes de véhicules neufs, mais qui, en raison de leur influence sur l'âge des véhicules présents sur les routes et sur le nombre de kilomètres parcourus par année, ont un effet sur la quantité de gaz à effet de serre émis par les véhicules légers au Canada. Comme les vieux véhicules sont généralement moins écoénergétiques que les véhicules récents, chaque kilomètre parcouru par un vieux véhicule aura tendance à émettre davantage de gaz à effet de serre qu'un kilomètre parcouru par un véhicule récent. L'effet de rebond influence le nombre de kilomètres parcourus par véhicule. Ces deux concepts, expliqués ci-dessous, seront pris en compte dans l'évaluation de mi-mandat des normes canadiennes d'émissions de gaz à effet de serre en provenance des véhicules légers.

Le taux de remplacement est le rythme auquel les véhicules sont retirés de la circulation pour être remplacés par des véhicules neufs. Un taux de remplacement plus élevé entraîne généralement des émissions de gaz à effet de serre plus faibles à l'échelle du parc de véhicules en raison de l'efficacité énergétique des nouveaux véhicules, généralement (mais pas toujours) meilleure que celle des vieux véhicules remplacés. Les prix élevés des nouveaux véhicules tendent à réduire le taux de remplacement, alors que la perspective d'économies découlant d'une efficacité accrue sur le plan de la consommation de carburant tend à augmenter les ventes de véhicules neufs. Le taux de remplacement a été estimé à partir des données de ventes pour les années de modèle 2011 à 2016 et de l'estimation de la taille du parc de véhicules pour ces mêmes années. Tel qu'illustré à la figure 6, le taux de remplacement est resté relativement stable de 2012 à 2014. L'augmentation rapide du taux de remplacement en 2015 est attribuable à une taille réduite du parc de véhicules canadien en 2016 et les ventes de véhicules approchant des sommets record.

Figure 6 : Taux de remplacement du parc de véhicules au fil du temps



Pour la plupart des conducteurs, une partie des avantages financiers provenant des économies de carburant est contrebalancée par une plus grande distance parcourue, qui découle d'un plus faible coût de déplacement par kilomètre. Ce phénomène est généralement appelé « effet de rebond », ou encore « élasticité » des kilomètres parcourus en fonction du coût par kilomètre. Lors de l'analyse d'impact de la réglementation accompagnant le règlement de 2014, la valeur de 10 % a été attribuée à l'effet de rebond.

4.2. TRACTION INTÉGRALE

Les groupes motopropulseurs à traction intégrale ont gagné en popularité au cours des dernières années. La proportion des ventes de véhicules neufs dotés d'une traction intégrale est passée de 30 % en 2008 à près de 57 % en 2016. Aux États-Unis, cette proportion a aussi augmenté, mais dans une moindre mesure, passant de 27 % en 2008 à 34 % en 2016. En plus de la perception du consommateur d'une performance et d'une sécurité accrues, la prolifération de ce type de groupes motopropulseurs est attribuable à la lente progression des ventes de camions légers, y compris les petits véhicules utilitaires sport, au détriment des automobiles à passagers. Suivant la définition d'un camion léger donnée à la section précédente, certains modèles de véhicules multi segments et de véhicules utilitaires sport sont considérés comme des automobiles à passagers en configuration à deux roues motrices et comme des camions légers dans leur variante à traction intégrale. Malgré que les modèles à traction intégrale puissent émettre davantage de gaz à effet de serre que les variantes à deux roues motrices à cause d'une sollicitation accrue du moteur, du poids supplémentaire et d'autres pertes, les tractions intégrales peuvent, dans certains cas, être avantageuses pour les constructeurs sur le plan de la conformité parce que les camions légers ont des cibles d'émissions moins rigoureuses que les automobiles à passagers de même empreinte.

5. QUESTIONS CENTRALES POUR LA CONSULTATION

Le Canada harmonise ses normes d'émissions avec celles de l'Environmental Protection Agency depuis longtemps. Comme la construction et la distribution de véhicules sont bien intégrées à l'échelle du marché nord-américain, cette façon de faire a permis à l'industrie d'être plus efficace et a favorisé la compétitivité des constructeurs canadiens. De plus, l'Environmental Protection Agency des États-Unis étant traditionnellement à l'avant-garde, cette approche a aussi été source d'importants bienfaits pour l'environnement au Canada.
L'objectif de l'évaluation de mi-mandat canadienne est de déterminer si les normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025 sont toujours appropriées pour le Canada. Dans le cadre de cette évaluation, le ministère examinera les options offertes en vue de poursuivre la réduction des émissions de gaz à effet de serre en provenance du secteur des transports.
Le ministère sollicite des avis et de l'information de la part des parties intéressées, afin d'éclairer son évaluation et d'aider à déterminer si les normes d'émissions de gaz à effet de serre établies pour les années de modèle 2022 à 2025 conviennent toujours au Canada. En tenant compte des facteurs qui influencent l'évaluation de mi-mandat et de l'évolution du marché canadien des véhicules, les intervenants sont invités à transmettre leurs commentaires sur les questions suivantes, de même que toute autre information qu'ils jugent pertinente.

- **Quels sont les niveaux de coûts de la technologie des véhicules et les délais de récupération qui sont raisonnables pour se conformer aux normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025?**
- **Y a-t-il des obstacles pour atteindre les niveaux d'électrification (pour les véhicules rechargeables) estimés dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de 2014?**
- **Quels seraient le niveau d'électrification (pour les véhicules rechargeables) et le niveau d'adoption de groupes motopropulseurs hybrides nécessaires pour atteindre la conformité aux normes existantes pour les années de modèle 2022 à 2025?**
- **La contribution du secteur des véhicules légers aux réductions d'émissions de gaz à effet de serre prévue pour atteindre les objectifs de réduction des émissions du gouvernement est-elle raisonnable?**
- **Serait-il possible de se conformer aux normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025 tout en maintenant la compétitivité de l'industrie automobile canadienne, étant donné la nature intégrée du secteur de la fabrication de véhicules et du commerce sur le marché nord-américain?**
- **Les normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025 seraient-elles avantageuses pour les consommateurs et la population?**
- **Existe-t-il des enjeux liés à la sécurité qui devraient être pris en compte?**
- **Y a-t-il des changements aux flexibilités existantes ou à d'autres nouvelles flexibilités qui devraient être envisagés pour faciliter la conformité aux normes existantes tout en minimisant les impacts sur les réductions d'émissions de gaz à effet de serre attendues?**
- **Y a-t-il des tendances émergentes, telles que l'autopartage, qui doivent être prises en compte dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat?**
- **Le ministère devrait-il tenir compte de tous autres facteurs qui influent sur le marché des véhicules**

légers dans le cadre de l'évaluation de mi-mandat?

- **Le ministère devrait-il tenir compte de tous autres facteurs dans son examen du résultat de l'évaluation de mi-mandat américaine et son évaluation de la pertinence de maintenir les normes établies pour les années de modèle 2022 à 2025 au Canada?**

6. PLAN DE CONSULTATION ET ÉCHÉANCIER

Ce document de travail a pour but de solliciter des avis et des commentaires préliminaires en ce qui concerne les principaux facteurs pertinents pour l'évaluation de mi-mandat canadienne. Lorsque les facteurs présentés dans ce document et les commentaires de la part des intervenants auront été pris en considération, le ministère déterminera si les normes actuelles pour les années de modèle 2022 à 2025 sont toujours appropriées pour le Canada. S'il est déterminé que des modifications à la réglementation s'imposent, le ministère amorcera une série de consultations supplémentaires axées sur des détails précis liés aux modifications possibles aux normes canadiennes d'émissions de gaz à effet de serre pour les véhicules légers. Au cours de ces consultations, Environnement et Changement climatique Canada considérera le développement du processus de la réglementation américaine, fera une synthèse des commentaires reçus en réponse à ce document de travail et expliquera comment ces commentaires ont été pris en compte lors de l'évaluation.

6.1. ENVOI DE COMMENTAIRES

Les commentaires peuvent être envoyés à ec.infovehiculeetmoteur-vehicleandengineinfo.ec@canada.ca, d'ici le 28 septembre 2018. Les soumissions doivent commencer avec l'expression « Commentaires sur l'évaluation de mi-mandat » dans la ligne d'objet du courriel afin de s'assurer qu'elles soient correctement acheminées.